

Editorial

Anpassung der Produkte an die Marköffnung im Personenverkehr als wichtige Herausforderung des CIT für die nächsten Monate



Der Markt für grenzüberschreitende Eisenbahnpersonenverkehre in der EU wurde 2010 geöffnet. Es wurden bereits erste Erfahrungen mit der Liberalisierung gesammelt. Der Anpassungsprozess der Eisenbahnunternehmen an die neuen Rahmenbedingungen ist in Gang gekommen.

Der Ausschuss CIV hat sich am 28. Juni mit den Auswirkungen der Marköffnung auf die Produkte des CIT beschäftigt.

Die meisten CIT Produkte im Personenverkehr sind auf die Kooperationsverkehre der Bahnen ausgerichtet. Da zurzeit der grösste Teil der grenzüberschreitenden Verkehre noch immer nach dem bisherigen Kooperationsmodell betrieben wird, behalten diese Produkte ihre Bedeutung und müssen regelmässig an die neuen Bedürfnisse angepasst werden.

Mit der Regelung der ausführenden Beförderung und mit der Revision des Abkommens über die Beziehungen zwischen Transportunternehmen im internationalen Eisenbahn-Personenverkehr (AIV), welche seit anfangs Jahr in Kraft ist, wurde ein erster Schritt auf dem Weg zur Anpassung der CIT Produkte im Personenverkehr an die Liberalisierung vorgenommen.

Die Entwicklungen der EU-Regulierung im Bereich des Schienenpersonenverkehrs verfolge ich mit einer gewissen Sorge. Auf der einen Seite verfolgt die EU-Kommission konsequent das Liberalisierungsziel – im Rahmen des 4. Eisenbahnpakets, welches noch in diesem Jahr vorgelegt werden soll – auch der nationalen Schienenpersonenverkehre. Sobald aber die Schnittstelle zu Kunden durch die Regulierung betroffen ist, fordert diese eine Kooperation der Bahnen. Ob dabei genügend Rücksicht auf die kommerzielle Geschäftslogik der Eisenbahnunternehmen genommen wird, ist eine offene Frage. Die Stichworte hierzu sind Kundeninformation, das Through Ticketing, das Rerouting, um nur einige Beispiele zu nennen. Die Bahnen werden als die „alten“ Staatsbahnen betrachtet, die aus dem Systemgedanken heraus – ohne Rücksicht auf den Wettbewerb – regulatorisch zur Zusammenarbeit verpflichtet werden müssen.

Ein Schwergewicht der Arbeiten des CIT in den nächsten Monaten wird darin bestehen, die neuen, im Zusammenhang mit der Marköffnung stehenden Regulierungen der EU (Recast, Implementierung der TAP-TSI, PRM-TSI), sorgfältig zu analysieren und auf die Wirkungen auf die CIT-Produkte hin zu überprüfen und bei Bedarf den Mitgliedsbahnen neue Vorschläge zu unterbreiten. Dies mit dem Ziel, praktikable, effiziente und kostensparende Lösungen für die Mitglieder anzubieten.

Beste Grüsse aus Bern!

Cesare Brand

Generalsekretär CIT

Inhaltsverzeichnis

Vorabentscheidungsersuchen im Fall Österreichische Bundesbahnen vor dem EuGH	2
Beschlüsse des Ausschusses CIV	3
CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 wird eingeführt	4
Dialog mit den NEB	6
Aktuelle Entwicklung zu den Passagierrechten im Luftverkehr	6
CIT/OTIF-Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“ in Odessa	7
Arbeitsgruppe CIM: Stand der Arbeiten	8
Wascosa ECM-Flottenmanagement Seminar in Luzern	9
Infrastruktur: Aktuelle Entwicklungen	10
Rechtsanwendung	11
CIT-Itself	12



Für weitere Informationen siehe Seite 13 und unter:
http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference_Passenger_Claims_Dpts_2012-09-27.pdf



Verkehrsrecht und Verkehrspolitik

Vorabentscheidungsersuchen im Fall Österreichische Bundesbahnen vor dem EuGH



Jean-Luc Dufournaud
Präsident des CIT



Florence Costa
Abteilungsleiterin in der Rechts-
direktion der Gruppe der SNCF

Beim EuGH ist zurzeit eine Vorabentscheidungsfrage hängig, und zwar zur Anwendung der Entschädigungsregeln gemäss Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (nachfolgend: PRR) im Falle von Verspätungen infolge eines Ereignisses, das als höhere Gewalt qualifiziert werden kann.

Ein nachteiliges Urteil des Gerichtshofs in dieser Sache könnte für alle europäischen Eisenbahnverkehrsunternehmen schwerwiegende Auswirkungen haben.

Worum geht es?

Mit einer Entscheidung vom 6. Dezember 2010 hat die mit der Durchsetzung der PRR beauftragte österreichische Schienen-Control Kommission die Bestimmungen der Allgemeinen Beförderungsbedingungen der ÖBB, wonach insbesondere jegliche Entschädigung der Reisenden bei Verspätung im Fall höherer Gewalt ausgeschlossen ist, für ungültig erklärt.

Die ÖBB legten gegen dieses Urteil beim zuständigen nationalen Verwaltungsrichter Berufung ein. Dieser reichte am 8. September 2011 beim EuGH zwei Fragen zur Vorabentscheidung ein, darunter die Folgende:

«Ist Artikel 17 der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr dahin auszulegen, dass ein Eisenbahnverkehrsunternehmen die Verpflichtung zur Leistung von Fahrpreisentzündungen in Fällen höherer Gewalt ausschliessen darf, dies entweder in analoger Anwendung der in den Verordnungen (EG) Nr. 261/2004, (EU) Nr. 1177/2010 oder (EU) Nr. 181/2011 vorgesehenen Ausschlussgründe oder durch Heranziehung der Haftungsbefreiungsgründe, wie sie in Artikel 32 Absatz 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften für den Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Personen (CIV, Anhang I zur Verordnung) enthalten sind, auch für Fälle der Fahrpreisentzündung?»

Vier Argumentationsketten sprechen für die Anwendung der in Artikel 32 § 2 der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV (ER CIV) vorgesehenen Befreiungsgründe.

Das erste Argument betrifft das kohärente Zusammenspiel zwischen der PRR und den ER CIV, aus dem sich klar ergibt, dass die europäische Verordnung (PRR) ausdrücklich auf dem internationalen Übereinkommen gründet.

Dazu ist das Folgende hervorzuheben:

- Erwägung 6 PRR erwähnt, dass für die Stärkung der Rechte der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr die Einheitlichen Rechtsvorschriften CIV *«zugrunde gelegt werden»* sollten;
- Erwägung 14 drückt den Wunsch des Gesetzgebers aus, dass das System für die Entschädigung von Fahrgästen bei Verspätungen *«mit der Haftung des Eisenbahnunternehmens verknüpft ist und auf der gleichen Grundlage beruht wie das internationale System, das im Rahmen des COTIF, insbesondere in dessen Anhang betreffend die Fahrgastrechte (CIV), besteht»*;
- Kapitel IV PRR «Verspätungen, verpasste Anschlüsse und Zugausfälle» wird durch Artikel 15 eingeleitet, der ausdrücklich auf Titel IV «Haftung des Beförderers», Kapitel II «Haftung bei Nichteinhaltung des Fahrplans» der CIV verweist. Dessen einziger Artikel 32 bestimmt in § 2 das Folgende: *«Der Beförderer ist von dieser Haftung befreit, wenn der Ausfall, die Verspätung oder das Anschlussversäumnis auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist:*
 - a) *ausserhalb des Eisenbahnbetriebes liegende Umstände, die der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und deren Folgen er nicht abwenden konnte*
 - b) *Verschulden des Reisenden oder*
 - c) *Verhalten eines Dritten, das der Beförderer trotz Anwendung der nach Lage des Falles gebotenen Sorgfalt nicht vermeiden und dessen Folgen er nicht abwenden konnte; ein anderes Unternehmen, das dieselbe Eisenbahninfrastruktur benutzt, gilt nicht als Dritter; Rückgriffsrechte bleiben unberührt.»*

Die kombinierte Anwendung der PRR und der ER CIV führen deshalb notwendigerweise dazu, den europäischen EVU die Möglichkeit zuzugestehen, sich von ihren Pflichten gemäss Artikel 17 PRR zu befreien, indem sie sich auf die in Artikel 32 § 2 der ER CIV aufgeführten Befreiungsgründe berufen, darunter die höhere Gewalt.

Das zweite Argument betrifft die Gleichbehandlung des Verkehrsträgers Eisenbahn mit den anderen Verkehrsträgern (Luft-, See- und Strassenverkehr).

Den europäischen EVU kann nicht die Möglichkeit verweigert werden, sich auf höhere Gewalt zu berufen, wenn diese Möglichkeit den Beförderern der anderen Verkehrsträger durch die für sie geltenden europäischen Verordnungen, deren Existenz selbst der EuGH anerkennt, ausdrücklich zugestanden wird.

Die Haftung der übrigen Beförderer, ausser jenen des Eisenbahnverkehrs, ist nämlich im Falle aussergewöhnlicher Umstände oder widriger Wetterbedingungen, die den sicheren Betrieb beeinträchtigen, explizit ausgeschlossen (Verordnungen EG 181/2011, 261/2004, 1177/2010, auf die die ÖBB in der dem EuGH für die vorgelegten Fragen verweist).

Verweigert man den Eisenbahnunternehmen das Recht, sich auf höhere Gewalt zu berufen und gesteht anderen Beförderern gleichzeitig diese Möglichkeit zu, kommt dies einer offenkundigen Ungleichbehandlung zu Ungunsten des Eisenbahnverkehrs gleich, den die Europäische Union eigentlich fördern will. Dies wäre, gelinde gesagt, paradox.

Das dritte Argument betrifft die gerechte Anwendung des Grundsatzes der Verhältnismässigkeit, der verlangt, dass die PRR nicht über das Ziel hinausgehen darf, das für die Wahrung der Fahrgastrechte erforderlich ist.

Das mit Artikel 32 CIV eingeführte Haftungssystem besteht darin, dass grundsätzlich die Haftung des Beförderers vermutet wird und dieser sich nur in den abschliessend aufgezählten Fällen davon befreien kann. Dieses System gewährleistet, dass den Fahrgastrechten Priorität eingeräumt wird und dient effizient dem Ziel der Verhältnismässigkeit.

Nicht mehr gewahrt wäre die Verhältnismässigkeit jedoch bei einer Ausweitung zur eigentlichen Entschädigungsgarantie, die – wie es die österreichische Durchsetzungsstelle in erster Instanz entschieden hatte – Reisenden ungeachtet der Umstände und Gründe, auf die eine Verspätung zurückzuführen ist, Entschädigungsansprüche gewährt.

Sollten die europäischen EVU überdies gezwungen werden, eine solche Entschädigungsgarantie einzuführen, wären sie sicher gehalten, die finanziellen Lasten auf den Fahrpreis zu überwälzen. Dies wiederum würde die Attraktivität des Bahnverkehrs beeinträchtigen und den Anstrengungen zum gewünschten Ausbau dieses Verkehrsträgers zuwiderlaufen.

Das vierte Argument betrifft die Notwendigkeit einer kohärenten Haltung der europäischen Institutionen im Bereich der Entschädigung der Reisenden bei Verspätungen oder Reiseunterbrüchen, und zwar für alle Verkehrsträger.

Die am 19. Dezember 2011 veröffentlichte Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat über die Rechte der Benutzer aller Verkehrsträger hält in Punkt 7.2 Folgendes fest:

«Unter bestimmten Bedingungen müssen Luftverkehrs- und Schifffahrtsunternehmen keine Ausgleichsleistungen erbringen, wenn sich das Problem auf außergewöhnliche Umstände zurückführen lässt. Dies gilt auch für Busunternehmen, wenn sie die alternative Rückerstattung oder anderweitige Beförderung ausdrücklich angeboten haben. Auch im Bahnverkehr ist dies der Fall, wenn sich das



Problem auf den Fehler eines Dritten, eines Reisenden oder auf Umstände außerhalb des Eisenbahnbetriebs zurückführen lässt, die das Unternehmen nicht vermeiden konnte und deren Folgen unabwendbar waren.»

Dieser Mitteilung der Europäischen Kommission zufolge entfällt die Entschädigungspflicht, welcher der Beförderer im Falle von Verspätungen oder Reiseunterbrüchen normalerweise nachkommen muss, wenn die Verspätung oder der Unterbruch auf äussere Umstände zurückzuführen ist, die der Beförderer nicht abwenden konnte, und zwar unabhängig vom Verkehrsträger.

Hinsichtlich des bekundeten Willens einer gemeinsamen europäischen Politik im Bereich der Fahrgastrechte wäre eine abweichende Haltung für einen der Verkehrsträger ein ausserordentlich negatives Zeichen.

Beizufügen ist, dass diese Auffassung von der Kommission in ihrer schriftlichen Stellungnahme an den EuGH bestätigt wurde. Unter Berücksichtigung der in Artikel 32 § 2 aufgezählten Fälle anerkennt die Kommission den Grundsatz der Haftungsbefreiung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

Die vier vorstehenden Argumentationsketten sprechen eindeutig für die Anerkennung höherer Gewalt im Sinne von Artikel 32 § 2 als Befreiungsgrund von der Pflicht, die in Artikel 17 PRR vorgesehene Entschädigung bei Störungen (Verspätung, Zugsausfall oder Anschlussversäumnis) zu leisten.

Bleibt zu hoffen, dass der EuGH diesen Argumenten Gehör schenkt.

Jean-Luc.Dufournaud(at)sncf.fr
Florence.Costa(at)sncf.fr
Original: FR

Personenverkehr

Beschlüsse des Ausschusses CIV

Anlässlich der Tagung des Ausschusses CIV vom 28. Juni 2012 in Bern, in der die Themen bezüglich des internationalen Personenverkehrs besprochen wurden, waren 25 Unternehmen vertreten. Die Hauptpunkte der Sitzung betrafen die Gutheissung des neuen CIT-Sicherheitsuntergrundes 2012 (siehe nachstehender Artikel, S. 4) und die Strategie, die hinsichtlich der Entwicklung der Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) und der Verordnung EG 454/2011 vom 5. Mai 2011 über die Technische Spezifikation für die Interoperabilität (TSI) zum Teilsystem „Telemanipulationen für den Personenverkehr“ des transeuropäischen Eisenbahnsystems (TSI TAP) zu befolgen ist.

Die beiden Rechtssachen im Zusammenhang mit der PRR: Stand beim EuGH

Das CIT tauscht sich regelmässig mit seinen Mitgliedern über den Stand der beiden vor dem Gerichtshof der EU hängigen Rechtssachen im Zusammenhang mit den Rech-

ten der Eisenbahn-Fahrgäste aus. In der ersten Rechtsache *Westbahn* befand der Generalanwalt kürzlich, dass die PRR verlangt, dass den Reisenden in den Zügen alle Informationen über die hauptsächlichsten Anschlüsse zu erteilen sind – fahrplanmässige Abfahrtszeiten, Verspätungen und Zugsausfälle eingeschlossen¹. Damit bestätigte er, dass der Infrastrukturbetreiber gehalten ist, den EVU die Informationen über die Züge anderer EVU in Echtzeit und diskriminierungsfrei zu liefern, falls es sich bei diesen Zügen um die „hauptsächlichsten Verbindungen“ im Sinne der PRR handelt. Das Urteil des Gerichtshofs wird in diesem Herbst erwartet.

¹ Schlussfolgerungen des Generalanwalts Jääskinen vom 7. Juni 2012 in der Rechtssache C-136/11, *Westbahn Management GmbH vs ÖBB-Infrastruktur AG*

In der zweiten Rechtssache *ÖBB* (siehe vorstehender Artikel, S. 2) erhielt der Gerichtshof die Stellungnahmen Deutschlands, Österreichs, Schwedens und der Europäischen Kommission. Die mündlichen Verhandlungen finden im Herbst 2012 statt. Das Urteil ist in etwa 6 bis 8 Monaten zu erwarten.

Schwerpunkte: Dialog und aussergerichtliche Streitbeilegung

Der Ausschuss CIV verabschiedete mehrere Massnahmen für die gute Zirkulation der Informationen – auf der Ebene der Eisenbahnunternehmen und -organisationen – über Fragen, die im Zusammenhang mit der PRR auf dem Spiel stehen. Der Ausschuss hiess auch die Fortsetzung des Dialogs mit allen beteiligten Parteien gut. Wie im nachstehenden Artikel auf S. 6 dargelegt, wurde dieser Dialog mit den nationalen Behörden, die mit der Umsetzung der PRR betraut sind, im letzten Mai eingeleitet. Mit dem Ziel, über eine möglichst einheitliche Auslegung und Anwendung der PRR in der ganzen EU zu wachen, wird dieser Dialog in den nächsten Monaten fortgesetzt, und zwar ebenfalls im Rahmen der zwei Mal jährlich stattfindenden Besprechungen mit den Fahrgastverbänden.

Ausserdem beschloss der Ausschuss, die aussergerichtlichen Streitbeilegungsverfahren aktiv zu unterstützen (*alternative dispute resolution* – ADR, deutsch: *Alternatives Streitbeilegungs-Verfahren* – AS-Verfahren oder ASV). Die Arbeitsgruppe CIV wurde beauftragt, die verschiedenen Systeme, die in einigen Ländern bereits eingeführt wurden, zu untersuchen und Empfehlungen zu den möglichen bewährtesten Praktiken auszusprechen. Parallel dazu wird die CER, in Zusammenarbeit mit mehreren Verbraucherverbänden, die ASV auf politischer Ebene aktiv unterstützen und so in der EU einen wichtigen Beitrag zur ersten Lesung der beiden Gesetzesvorschläge in diesem Bereich leisten².

Beibehaltung der AIV-Regeln bis 2013

Der Ausschuss CIV beschloss, die Regeln des AIV bezüglich der Verteilung von Entschädigungen im Verspätungsfall beizubehalten (siehe CIT-Info 2/2011, S. 7). Das Generalsekretariat des CIT wurde beauftragt, bis zur nächsten Tagung des Ausschusses im Juni 2013 quartalsweise den

² Mitteilung über alternative Verfahren zur Beilegung von Verbraucherstreitigkeiten im Binnenmarkt (COM/2011/791), die einen Richtlinienvorschlag zum AS-Verfahren und einen Verordnungsvorschlag zur Online-Streitbeilegung (OS; englisch: *Online Dispute Resolution* – ODR) enthält.

Stand der Umsetzung dieser Regeln bei seinen Mitgliedern zu erfassen. Das Generalsekretariat hat – in Zusammenarbeit mit der UIC-Gruppe RCF1 – auch einen Beitrag an die Arbeiten der Gruppe TAP-MD der UIC zu leisten, um durch die Einführung einer technischen Lösung die Verteilung der Entschädigungen einfacher zu bewältigen.

Ticketing und TAP-TSI

Der Ausschuss CIV beauftragte das Generalsekretariat des CIT mit einer eingehenden Analyse der Auswirkungen der TAP-TSI auf die CIT-Produkte Personenverkehr. Diese TSI enthält jetzt einen grossen Teil der Regeln für die Ausgabe internationaler Beförderungsausweise. Diese Regeln werden künftig nur im Rahmen eines strukturierten Prozesses, „*change control management*“ (CCM) genannt, geändert werden können. Für den Augenblick ist das CIT an diesem Prozess nicht direkt beteiligt. Um die Kohärenz zwischen den rechtlichen, funktionalen und technischen Standards sicherzustellen, die derzeit in verschiedenen Dokumenten des CIT und der UIC enthalten sind, wird die Fortentwicklung dieser TSI demnach doppelte Anstrengungen erfordern.



Chris Querée (ATOC) hat die TAP-TSI beim Ausschuss CIV präsentiert.

Da die erste Umsetzungsphase grundsätzlich Mitte Juli abgeschlossen sein sollte, wird das CIT Ende Sommer eine erste Bilanz ziehen können. Das Generalsekretariat wird auch die Auswirkungen des Recast des ersten Eisenbahnpakets auf die CIT-Produkte Personenverkehr analysieren. Es wird den Vorstand am 20. September und die Arbeitsgruppe CIV in ihrer nächsten Tagung am 28. September entsprechend informieren.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original: FR

CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 wird eingeführt

Der Ausschuss CIV genehmigt neues Arbeitsblatt M des Handbuchs GTT-CIV

Der Ausschuss CIV hat an seiner Sitzung am 28. Juni 2012 beschlossen, das neue **Arbeitsblatt M** des Handbuchs GTT-CIV für den **CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 und dazu verwendbare Papierformate** per 1. Juli 2012 einzuführen und hat damit das Konzept mit dem Sicherheitsuntergrund 2012 genehmigt. Das neue Arbeitsblatt behandelt die funktionalen und technischen Anforderungen für die Verwendung des neuen CIT-Sicherheitsuntergrunds 2012 auf eine praxisnahe und auf neue Anwender ausgerichtete Weise. Die entsprechenden technischen Bestimmungen für die **Aufdrucke** sind im **UIC-Merkblatt 918-2** geregelt.

Ein Sicherheitsuntergrund für alle Fahrscheine

Das CIT bietet seinen Mitgliedern zurzeit mit dem Sicherheitsuntergrund aus dem Jahre 1996 ein Sicherheitspapier für Fahrscheine an, das international standardisiert und in ganz Europa und darüber hinaus akzeptiert ist. Einige CIT-Mitglieder verwenden diesen Sicherheitsuntergrund bereits auch für ihre nationalen und regionalen Fahrausweise. Bisher gab es aber für diese zahlreichen, meist kleineren Fahrkartenformate, welche für den Verkauf durch Fahrkartenautomaten angepasst sind, keinen einheitlichen Standard. Heute ist eine Unterscheidung in „international“ und „national“ in einem zusammenwachsenden Europa, wo die nationalen Grenzen stetig durchlässiger werden, immer

weniger zweckmässig. Für das Kontrollpersonal in unseren Zügen ist nicht nachvollziehbar, wenn Fahrscheine mit ein und demselben CIT-Sicherheitsuntergrund stärker von den Standardvorgaben abweichen und unterschiedlicher aussehen als gute Fälschungen. Es ist verunsichert, kann immer raffinierter werdende Fälschungen nicht mehr entlarven und damit seiner Aufgabe als Einnahmensicherer nicht mehr gerecht werden.

Einheitlich hoher Sicherheitsstandard unterstützt Zusammenarbeit

Der Sicherheitsuntergrund 2012 erlaubt es, die Vielfalt der vielen regionalen und lokalen Fahrscheinpapiere zu reduzieren, was bisher wegen einer international standardisierten, kostengünstigen Lösung nicht mustergültig umgesetzt werden konnte.

Um für diese Bedürfnisse eine Lösung anzubieten, hat das CIT nun, in enger Zusammenarbeit mit der Ticketing Action Group der UIC, seinen Sicherheitsuntergrund behutsam weiterentwickelt. Die Referenzfarben des neuen Sicherheitsuntergrunds sind die gleichen wie jene des Sicherheitsuntergrunds von 1996: Blau und bei Tageslicht fluoreszierendes Leuchtorange.

Kleineres Papierformat senkt Kosten

Der Kostendruck bringt es mit sich, dass die Distributionsmittel sowohl am Schalter wie auch für die Automaten und die mobilen Zugpersonalgeräte technisch vereinheitlicht und gleichzeitig für die Angebotsdiversifikation flexibilisiert werden. Die internationalen, nationalen und regionalen Fahrkarten sollen über die gleichen Geräte verkauft und ab einer einzigen Papierrolle pro Gerät ausgedruckt werden können.

Die Lösung besteht darin, dass ein kleineres **Basispapierformat** zusammen mit dem entsprechend angepassten **CIT-Sicherheitsuntergrund 2012** standardisiert wird. Der im **Arbeitsblatt M** des GTT-CIV definierte Standard ermöglicht die flexible Ausgabe von den unterschiedlichsten Fahrausweisen, insbesondere bei den elektronisch ausgegebenen Papierfahrkarten, und ist damit wirtschaftlich interessant, um die Produktions- und Vertriebskosten zu senken und gleichzeitig den Fälschungsschutz zu erhöhen.

Gleichzeitig sinken die Beschaffungskosten. Mit der Beschränkung auf eine oder zwei Drucktechniken für die Ausfertigung der Fahrscheine können die Papiersorten reduziert werden, was die Bestandskontrolle vereinfacht und wiederum Kosten reduziert.

Abgestimmt auf die UIC-Aufdrucke des Merkblatts 918-2

Das Sicherheitspapier 2012 kann für sämtliche im UIC-Merkblatt 918-2 definierten Standardaufdrucke sowie für fertig gedruckte und manuell auszufertigende Fahrscheine verwendet werden. Die beiden UIC-Aufdrucke RCT2 classic und RCT2 compressed werden künftig im überarbeiteten

UIC-Merkblatt 918-2 für den flexiblen Einsatz zugelassen und so flexibilisiert, dass diese auch für das 3- und 4-fache Basispapierformat verwendet werden können.

Beim Druck ab Rollen können somit internationale, nationale und regionale Fahrkarten in beliebiger Reihenfolge ausgegeben werden. In andern Worten: Dank diesem Konzept besteht die Möglichkeit, Fahrscheine mit unterschiedlichen Papierformaten und Aufdrucken ab einer einzigen Papierrolle auszugeben, was mit einer solchen technischen Flexibilität bisher nicht möglich war.

Das Sicherheitspapier 2012 ist zudem schon auf den bei der UIC geplanten und noch zu genehmigenden UIC-Standard *Rail Credit Card Sized Ticket* (RCCST) abgestimmt und vorbereitet, aber gänzlich unabhängig davon, ob dieser zukünftige UIC-Standard eingeführt wird oder nicht.

Das RCCST-Layout wurde von der Ticketing Action Group (TAG) der UIC Mitte Juni 2012 finalisiert. Es soll gemäss heutigem Planungsstand von der UIC an der Sitzung der Technischen Gruppe der UIC am 12. September 2012 genehmigt werden. Die 6. Version des UIC-Merkblatts 918-2 sollte dann im Oktober/November 2012 veröffentlicht werden. Damit könnte es von den CIT-Mitgliedern gleichzeitig mit dem neuen CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 ab dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2012 eingeführt und angewendet werden. Gemäss den aktuell verfügbaren Informationen seitens der TAG, sehen zwei Mitglieder vor, den RCCST zu verwenden (SBB und ZSSK). Dies wird jedoch frühestens im zweiten Halbjahr 2013 der Fall sein. Zwei Mitglieder haben einen Vorbehalt (Opting-out) zum neuen Sicherheitspapier oder zu einzelnen Formaten angemeldet und werden dieses erst anerkennen, wenn weitere Abklärungen vorliegen. Die Mitgliederliste mit den Unternehmen, welche die verpflichtenden CIT-Dokumente anwenden, mit der Möglichkeit von Vorbehalt oder Kündigung, kann auf der CIT-Website heruntergeladen werden.

Unternehmensgetriebene Migration ermöglicht LCC-Optimierung

Die Einführung des Sicherheitsuntergrunds ist für die CIT-Mitglieder vorerst fakultativ. Er besteht parallel zum etablierten Sicherheitsuntergrund für RCT2-Fahrscheine (so genannte IATA-Tickets) aus dem Jahre 1996. Der Ausschuss CIV wird voraussichtlich erst 2013 beschliessen, ob der alte Sicherheitsuntergrund 1996 durch den Sicherheitsuntergrund 2012 definitiv abgelöst wird, und kann dann gegebenenfalls, aufgrund der Erfahrungen der Erstanwender, die Übergangsbedingungen zur Ablösung besser beurteilen.

Dieses sukzessive Vorgehen erlaubt den bisherigen Anwendern des CIT-Sicherheitspapiers, ihre eigene Migrationsstrategie ohne Systembruch zu planen und optimal auf die Lebenszykluskosten (LCC) ihrer Ticketing-Infrastruktur auszurichten. So kann sichergestellt werden, dass keine zusätzlichen Ablösungskosten entstehen.

Thomas.Gyger(at)cit-rail.org
Original: DE

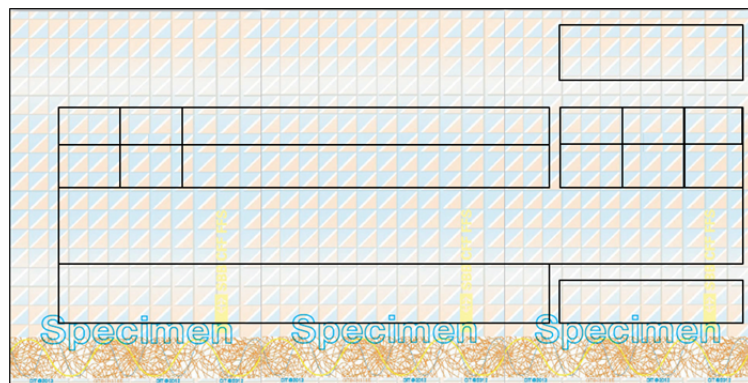


Bild: Fahrschein im RCT2 compressed Layout auf dem dreifachen Basispapierformat mit dem CIT-Sicherheitsuntergrund 2012 (Länge = 3x54 mm = 162 mm).

Dialog mit den nationalen Behörden, die mit der Umsetzung der PRR beauftragt sind

Am 10. Mai organisierten das CIT und die CER in Brüssel einen Workshop über die Umsetzung der *Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr* (PRR). Über 80 Experten von Eisenbahnunternehmen, nationalen Behörden, die mit der Anwendung der PRR beauftragt wurden (nationale Durchsetzungsstellen – NEB), Europäischen Institutionen, Fahrgastverbänden und anderen Interessengruppen nahmen an diesem konstruktiven Austausch teil.

Die Diskussionen bestätigten sowohl das Interesse aller Beteiligten an einer transparenten und international möglichst einheitlichen Umsetzung der Verordnung als auch die Notwendigkeit, den Dialog unter den Beteiligten zu stärken.

Diskussion zu mehreren Punkten

Am Schluss der Veranstaltung konnten mehrere Themen identifiziert werden, für die derzeit bei den Reisenden, den NEBs und der Industrie ein einheitlicher Ansatz fehlt. Dabei handelt es sich zum Beispiel um:

- Die Kriterien zur Ermittlung des für die Behandlung der Kundenreklamationen zuständigen Unternehmens und – im Falle von Ausdehnungen – der zuständigen Entscheidungsbehörde;
- Den Umfang des Kundenanspruchs, die Reise im Störfall fortzusetzen;
- Die Umstände, welche den Anspruch auf Hilfeleistungen (Getränke, Mahlzeit, Unterkunft) auslösen; usw.

Ein besonderes Problem stellen auch Streiks dar: Manchmal werden sie als höhere Gewalt eingestuft, manchmal nicht. Tatsächlich hängt dies von den genauen Umständen ab. In diesem Bereich ist die Rechtsprechung in den verschiedenen EU-Mitgliedstaaten nicht immer vergleichbar. Sie hängt von der nationalen Sensibilität in Bezug auf das



Von links to rechts : Isabelle Oberson, CIT; Jan Svensson, Präsident der Arbeitsgruppe CIV des CIT ; Anne-Laure Le Merre, CER ; Lucio Lanucara, Trenitalia.

Streikrecht ab, das oft in den Verfassungen der Staaten verankert ist. Es wäre also nützlich, diese Unterschiede weiter zu analysieren und so einheitliche Kriterien zu finden, um die Bedingungen dafür zu identifizieren, wann Streiks als höhere Gewalt zu qualifizieren sind.

Gemeinsamer Ansatz wünschenswert

Angesichts des Erfolgs dieses ersten Workshops haben das CIT und die CER beschlossen, im April 2013 einen zweiten Workshop zu organisieren. Um zu den offenen Fragen gemeinsame Ansätze zu suchen, werden das CIT und die CER bis dahin gemischte Arbeitsgruppen zur Bearbeitung verschiedener Themen beauftragen. Sie werden auch der Möglichkeit nachgehen, bestehende Lösungen im Sinne der bewährten Praktiken zu verwenden.

Isabelle.Oberson(at)cit-rail.org
Original:FR

Aktuelle Entwicklung zu den Passagierrechten im Luftverkehr

Vom 19. Dezember 2011 bis zum 11. März 2012 führte die Europäische Kommission eine Konsultation zu einer möglichen Revision der Verordnung über die Passagierrechte im Luftverkehr durch, die seit 2005 in Kraft ist (Reg. EC 261/2004). CIT und CER haben sich im Rahmen der Konsultation zu Punkten geäußert, in denen die Rechtssicherheit auf dem Spiel steht (z.B. zur Definition der ausserordentlichen Umstände, zur Notwendigkeit einer guten Verknüpfung von internationalen Übereinkommen mit der EU-Gesetzgebung und zur fehlenden Rechtsgrundlage für Verspätungsentschädigungen).

An der *Stakeholder Conference on Air Passengers Rights* vom 30. Mai 2012 haben die Kommission und Steer Davis Gleave die Ergebnisse der Umfrage vorgestellt: Alle Interessengruppen begrüßen die Klärung des Konzepts der ausserordentlichen Umstände. Die Fluggesellschaften hoben hervor, dass die Verordnung beachtliche Kosten verursacht, insbesondere aufgrund der unbeschränkten Haftung für Ereignisse, die sie nicht verursacht haben. Die NEBs teilten die Ansicht der Fluggesellschaften, dass die Möglichkeiten

verbessert werden sollten, bei Verspätungen Regress auf Dritt-Verursacher zu nehmen. Die Fluggesellschaften unterstrichen auch die fehlende Vereinbarkeit der EG-Verordnung mit dem Montrealer Übereinkommen. Für die Verbraucherverbände sollte der Schutz der Reisenden in extremen Fällen Kern der Diskussion bleiben. CIT und CER haben an der Stakeholder Conference teilgenommen und sich für die Förderung alternativer Streitschlichtungen (*alternative dispute resolution* – ADR) zur Lösung von Streitfällen zwischen Reisenden und Operateuren, vergleichbare Fahrgastrechte im Luft-, Schienen-, Schiff- und Strassenverkehr sowie für eine Intensivierung des Dialoges zwischen allen Beteiligten, ausgesprochen. Der Vorschlag für die Änderung der Air-PRR wird für Ende des Jahres erwartet.

Leider kaum behandelt blieben grundsätzliche Rechtsfragen, insbesondere zum Haftungsregime der Luft-Beförderer, zur Notwendigkeit, Höchstbeträge zu definieren, zum Ineinandergreifen von EU-Gesetzgebung und internationalem Recht und zur Vergleichbarkeit der Air-PRR mit den PRR der drei übrigen Verkehrsträger.

In der Praxis bietet heute v.a. das Urteil im Falle *Sturgeon*¹ massive Schwierigkeiten. Mit dem Urteil führte der EuGH – über die Verordnung hinausgehend – im Verspätungsfall eine verschuldensunabhängige Mindestpauschale mit Strafcharakter ein. Die IATA beabsichtigte eine Revision der *Sturgeon*-Praxis anhand des Falles TUI, der vor dem High Court of Justice hängig ist. Diese Praxis bietet vor englischen Gerichten Probleme und wird nicht angewendet, weil sie mit dem Montrealer Abkommen² im Widerspruch steht.

¹ Urteil des EuGH vom 19. November 2009, in der verbundenen Rechtssache C-402/07 und C-432/07 (*Sturgeon et al.*). Dieses Urteil verpflichtet die Luftbeförderer, für Verspätung von drei Stunden Entschädigungen (mindestens 250€) zu zahlen, ohne dass das in der Verordnung EG 261/2004 ausdrücklich vorgesehen wäre.

² Übereinkommen zur Vereinheitlichung bestimmter Vorschriften über die Beförderung im internationalen Luftverkehr, unterzeichnet am 9. Dezember 1999 in Montreal, im Namen der Europäischen Gemeinschaft genehmigt durch den Beschluss 2001/539/EG vom 5. April 2001 (ABl. L 194, S. 38).

Der High Court of Justice hat die Frage – wie zuvor bereits das Kölner Amtsgericht – dem EuGH unterbreitet. In seinen Schlussanträgen vom 15. Mai hat der Generalanwalt³ dem EuGH für beide Fälle empfohlen, an der *Sturgeon*-Praxis festzuhalten, deren Vereinbarkeit mit dem Montrealer Übereinkommen bestätigt und befürwortet, dass die bestehenden Ansprüche auf Hilfeleistungen bei Ausfällen auch bei Verspätungen anwendbar sein sollen.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

³ Pressemitteilung des EuGH No 63/12 vom 15. Mai 2012: Schlussanträge des Generalanwalts zu den verbundenen Rechtssachen C-581/10 (*Nelson vs Deutsche Lufthansa*) und C-629/10 (*TUI Travel, British Airways, easyJet und IATA vs CAA*) veröffentlichten Schlussanträgen.

Güterverkehr

CIT/OTIF-Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“ in Odessa

Multimodalität: nicht nur ein Thema der Zukunft

Die zunehmende Globalisierung der Transportdienstleistungen – zwecks Anbindung der Produktions- und Konsumstätte in Europa und Asien – stellt für alle beteiligten Transportdienstleister ein erhebliches wirtschaftliches Potenzial dar. Mit ihrem Weissbuch vom März 2011 hat die Europäische Kommission deutlich gemacht, dass die entsprechenden Rahmenbedingungen erhebliche Erleichterungen der Transportbedingungen mit sich bringen können. Vorgesehen sind Kooperationsrahmen, Verkehrskorridore sowie einheitliche Haftungsbedingungen – nebst der Sicherstellung und Erleichterung der *Multimodalität* zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern mit Schwergewicht im Eisenbahn-Seeverkehr. Damit sollen auch effiziente Verkehrsverbindungen im Schwarzmeerraum – vor allem für Eisenbahngüterbeförderungen mit Vor- oder Nachlauf für Seebeförderungen auf eingetragenen CIM-Linien zur See – gewährleistet werden.

Dem Eisenbahn-Seeverkehr ist demnach sowohl grosse politische als auch rechtliche Beachtung zu schenken, da durchgehende Eisenbahngüterbeförderungen ein entscheidendes Potenzial für die Anbindung der Häfen an die wichtigen Produktions- und Konsumzentren in Europa, Russland und Asien darstellen. Die dadurch gewonnenen Erkenntnisse werden im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der internationalen Transportkonventionen weiter diskutiert (CMR-Strasse, CMNI-Binnenschifffahrt sowie Rotterdam-Regeln für die Hochseeschifffahrt).

Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen

Das CIT/OTIF-Seminar „Multimodale Beförderungen und deren Bedeutung für die Eisenbahnverkehrsunternehmen“ unter tatkräftiger Unterstützung der Ukrainischen Bahnen (UZ) und der Speditionsfirma Plaske, welches am 1. Juni in Odessa stattgefunden hat, erfreute sich einer regen Teilnahme. Mehr als 50 TeilnehmerInnen der CIT-Mitgliedsbah-



Von links nach rechts: Eva Hammerschmiedová, OTIF; Oleg Platonov, PLASKE JSC; Erik Evtimov, CIT; Gustav Kafka, OTIF; Alexander von Ziegler, Schellenberg Wittmer / Attorneys at Law.

nen aus dreizehn Ländern in Europa und Asien sowie VertreterInnen weiterer zwanzig Organisationen aus dem Bereich Spedition und Logistik nahmen am Seminar teil. Das stellte eine ausgezeichnete Gelegenheit dar, sich über den neuesten Stand der Arbeiten zu vielfältigen Fragestellungen der Multimodalität mit dem Schwerpunkt im Eisenbahn-Seeverkehr auf dem Schwarzen Meer auszutauschen. Die VertreterInnen der internationalen Transportorganisationen (CIT, OTIF, UNECE, TRASECA), der Bahnen, der Seebeförderer sowie VertreterInnen des Privatsektors waren über die behandelten Themen sowie die konstruktiven Gespräche bei der Schlussauswertung äusserst zufrieden.

Unter COTIF/CIM 1999 werden noch 70% der Eisenbahnbeförderungen nach dem traditionellen Modell der aufeinanderfolgenden Beförderer abgewickelt. Der restliche Anteil von 30% erfolgt nach dem Modell des ausführenden Beförderers. Nebst den in diesen Modellen involvierten Parteien (Wagenhalter, Infrastrukturmanager, Erfüllungsgehilfe) kommt das Schiffsverkehrsunternehmen (Reederei) beim Eisenbahn-Seeverkehr noch hinzu. Bedingung dafür ist jedoch,

dass sowohl die Linien zur See als auch das Schiffsverkehrsunternehmen in den OTIF-CIM-Linien zur See eingetragen sind (Art. 24 COTIF). Die somit erreichte Ausdehnung der CIM-Linien zur See gewinnt mehr und mehr an Attraktivität und neuerdings auch die Verbindung von Regionen rund um das Schwarze Meer. Somit sind durchgehende Beförderungen mit einem einzigen Beförderungsvertrag gemäss COTIF/CIM für verschiedene Verkehrsträger sowohl wirtschaftlich als auch rechtlich sehr vorteilhaft.

Das Seminar ermöglichte zudem, konkrete Fragen im Bereich multimodale Beförderungen, die Bedeutung der Rotterdam-Regeln für die Eisenbahnbeförderer, Regulierung der Eisenbahn-Seeverkehr gemäss dem COTIF/CIM und dem in Revision stehenden SMGS, Beförderung von Gefahrgütern im Eisenbahn-Seeverkehr sowie auch die Fragen der Anwendung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS und anderer Dokumente (z.B. Tatbestandsaufnahme CIM/SMGS, Container- und Wagenliste im Eisenbahn-Seeverkehr) eingehend zu diskutieren.

Schrittweise Umsetzung des Einheitsfrachtbriefs CIM/SMGS im Schwarzen Meer

RZD beabsichtigt im Anschluss des Seminars in Odessa die Eintragung der Linie vom Bahnhof Kavkaz zur Anlegestelle

im Hafen Kavkaz weiterhin aktiv voranzutreiben. Nach Vorinformation der RZD wurde der Antrag bereits eingereicht und wird vom Transportministerium der Russischen Föderation gegenwärtig behandelt.

Die Türkei hat inzwischen das Übereinkommen mit der Ukraine für Fährbeförderungen auf dem Schwarzen Meer ebenfalls unterzeichnet. Beitrittsperspektive von UPM Transportation and Foreign Trade Ltd. als eingetragenes Schiffsverkehrsunternehmen zum CIT für die CIM-Linie Samsun – Iljichevsk ist in Abklärung.

Wir hoffen, dass sich diese gemeinsame Veranstaltung seitens der Spediteure, Beförderer sowie der internationalen Eisenbahnorganisationen auf die Dynamisierung der Verkehrsverbindungen in der Schwarzmeerregion auswirken wird. Alle Präsentationen und Zusatzunterlagen, die während des Seminars vorgestellt wurden, haben bei den TeilnehmerInnen grosse Anerkennung erlangt. Diese können auf dem Internetauftritt des CIT www.cit-rail.org sowie des Internetauftritts der Speditionsfirma Plaske <http://cit.plaske.ua> konsultiert werden.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE



Arbeitsgruppe CIM: Stand der Arbeiten

In ihrer letzten Tagung vom 13./14. Juni 2012 in Bern behandelte die Arbeitsgruppe CIM die folgenden wichtigen Fragen:



Interoperabilität CIM/SMGS

In diesem Bereich bezwecken die Arbeiten des CIT, mit der Ausarbeitung eines Entwurfs von ABB „Eisenbahn-Seeverkehr“ CIT einen rechtlichen Rahmen für den Güterverkehr in diesen aufstrebenden Regionen zu schaffen. Die AG CIM nahm auch vom Stand der Rückzüge der Vorbehalte gegen die CUI Kenntnis. Sie empfiehlt ihren Mitgliedern eindringlich, bei den Aufsichtsbehörden ihrer Länder vorstellig zu werden, um sie zu einem raschen Rückzug oder zur Ratifizierung des COTIF 1999 zu bewegen. Parallel zu diesen Aktivitäten ist es interessant zu vermerken, dass ein wachsendes Interesse seitens der Bahnen in Osteuropa und in den Anrainerstaaten des Schwarzen Meers sowie seitens der Betreiber von Schiffsverkehrs- und Fährlinien an den Arbeiten des CIT besteht.

Elektronischer Frachtbrief

Die Arbeitsgruppe hiess auch die laufenden Anstrengungen der Expertengruppe gut, dem elektronischen Frachtbrief künftig Vorrang vor dem Papier-Frachtbrief einzuräumen. Dieser Ablösungsprozess hat die Einführung eines neuen Artikels in den ER CIM zur Folge. Der neue Artikel 7a soll Paragraph 9 in Artikel 6 ersetzen. Ziel ist, den Grundsatz der funktionalen Gleichwertigkeit durch entsprechende materielle Bestimmungen zu ersetzen – mit unvermeidlichen Auswirkungen auf zahlreiche Produkte Güterverkehr des CIT. Dabei handelt es sich um einen ersten Schritt auf dem Weg, den elektronischen Dokumenten künftig Vorrang einzuräumen und die Papierversionen als Ausnahme zu erachten.

Rechtliche Begriffsbestimmung des Beförderers

Bezüglich der neuen Modelle für die Durchführung der Beförderung bleibt die Frage offen, ob der Beförderer ein EVU sein muss oder nicht, nachdem die provisorische These in der AG CIM keine einhellige Zustimmung fand. Das Recht, Beförderungsverträge abschliessen und Beförderungen durchführen zu dürfen, unterliegt in jedem Land

unterschiedlichen Anforderungen. Da die Meinungen hier geteilt sind, müsste im Bereich der Haftung für die Beförderung eventuell über den neuen Status des „nachfolgenden Beförderers“ nachgedacht werden.

Beförderung von leeren Wagen im Rahmen des AVV

Die AG CIM nahm von den von der Expertengruppe geleisteten Arbeiten Kenntnis. Diese führen zu Ergänzungen im GLW-CUV sowie zur Schaffung eines neuen Handbuchs Wagenverkehr: des GTW-CIT. Das betreffende Dokument steht kurz vor der Fertigstellung und wird die Änderungen begleiten, die im AVV ebenfalls vorzunehmen sind. Diese Arbeiten erfolgen in enger Zusammenarbeit mit der Studiengruppe Wagenverwender der UIC.

Zum Schluss befasste sich die AG CIM mit dem Fragebogen zu den CIT-Produkten Güterverkehr, der die Mitglieder dazu einlädt, sich zur Art, wie sie diese verwenden, zu äussern. In ihrer nächsten Tagung vom 17./18. Oktober 2012 wird die AG CIM unter anderem auf die Ergebnisse dieser Umfrage zurückkommen.

Michel.Libis(at)cit-rail.org
Original: FR

Wascosa ECM-Flottenmanagement Seminar in Luzern

Die Bahnen organisieren ihr Flottenmanagement und die Verwendung von Güterwagen gestützt auf internationale (CUV/AVV) und europäische Rechtsgrundlagen (Richtlinie 49/2004). Oberstes Ziel nach dem Unfall in Viareggio ist es, dass die verwendeten Güterwagen richtig und sicher gewartet werden.

Zu diesem Zweck werden vertragliche Vereinbarungen abgeschlossen, die für die Instandhaltung zuständigen Stellen (ECM – Entity in Charge of Maintenance) für alle von ihnen betriebenen Wagen gelten. Dabei könnte es sich um einen Vertrag zwischen dem Eisenbahnverkehrsunternehmen und der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM-Zertifizierung) oder um eine Kette von Verträgen unter Einbezug anderer Partner, wie z.B. dem Wagenhalter, handeln. Demnach sind der Wagenhalter und/oder die ECM für den sicheren Betriebszustand der Güterwagen verantwortlich. Sie sollen Verfahren einrichten, welche den Sicherheitsmanagementsystemen gemäss Richtlinie 49/2004 (EG) entsprechen, einschliesslich des Informationsaustauschs.

In diesem Zusammenhang organisierte die Firma Wascosa ein ECM-Flottenmanagement Seminar in Luzern, welches der neuen EU-Verordnung über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen (ECM) gewidmet war¹. Im Zentrum der Präsentationen und anschliessenden Diskussionen standen die wichtigen Fragen einer sichern und rechtmässigen Wartung der Güterwagen, namentlich:

- Rechtmässige Zertifizierung der für die Instandhaltung zuständigen Stelle (ECM),

- Gewährleistung des technischen Managements durch klar definierte Wartungssysteme- und prozesse,
 - Durchführung von internen und externen Audits,
- was ein unabhängiges und hochstehendes Qualitätsmanagement für Güterwagen sicherstellen soll.



© WASCOSA AG

Nach den guten Erfahrungen mit diesem ersten ECM-Flottenmanagement Seminar haben die Organisatoren von Wascosa anschliessend angekündigt, weitere Seminare im Verlaufe von 2012-13 in der Schweiz, Deutschland und Österreich zu organisieren.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

¹ Verordnung 445/2011 (EU) der Kommission vom 10. Mai 2011 über ein System zur Zertifizierung von für die Instandhaltung von Güterwagen zuständigen Stellen und zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 653/2007, ABl. L 122 vom 11. Mai 2011, S. 22 ff.

Infrastrukturnutzung

Aktuelle Entwicklungen

Vorbehalte gegen die Einheitlichen Rechtsvorschriften CUI

Norwegen und elf EU-Mitgliedstaaten haben ihre Vorbehalte noch nicht zurückgezogen (Bulgarien, Spanien, Estland, Frankreich, Lettland, Portugal, Rumänien, Vereinigtes Königreich, Slowakei, Slowenien und Tschechische Republik). Irland, Italien und Schweden haben die COTIF noch nicht ratifiziert.

European General Terms and Conditions of use of railway infrastructure (EGTC)

Mit dem Rundschreiben 8/2012 hat das CIT seine Mitglieder über die Entwicklungen zur Infrastrukturnutzung informiert und eine Umfrage durchgeführt, welche Infrastrukturbetreiber und Eisenbahnverkehrsunternehmen die EGTC in ihren Infrastrukturnutzungsverträgen bereits verwenden. Das Ergebnis der Umfrage zeigt, dass zwei Infrastrukturbetreiber vorsehen, die EGTC ausdrücklich in ihre Schienennutzungsbestimmungen aufzunehmen und sie – vorbehaltlich der Gutheissung durch die nationalen Aufsichtsbehörden (RB) – ab dem Fahrplanwechsel 2012/2013 integral als Allgemeine Geschäftsbedingungen zu verwenden. Drei Infrastrukturbetreiber wenden bereits einzelne Regelungen an und/oder übernehmen einzelne Bestimmungen der EGTC ohne Referenzierung in ihren eigenen Allgemeinen Geschäftsbedingungen. In vielen Schienennutzungsbestimmungen werden die EGTC noch nicht erwähnt. Drei EVU berichten von erfolglosen Verhandlungen mit den Infrastrukturbetreibern beim Anliegen, die EGTC anzuwenden.

Recast des ersten Bahnpakets¹

Rat und EU-Parlament haben sich am 15.06.12 auf einen Kompromiss geeinigt:

- Stärkung der Unabhängigkeit, der Sanktionsmöglichkeiten und der Zusammenarbeit der Aufsichtsbehörden;
- Finanzielle Anreize zur Einführung von ETCS auf den Schienenverkehrskorridoren;
- Spezifizierungen der Zugangsbedingungen;
- Langfristige Finanzierung der Infrastruktur sowie finanzielle Anreize zu deren Modernisierung;
- Die Umsetzungsfrist beträgt 30 Monate nach Inkrafttreten. Für die Trassenpreisfestsetzung durch die IM gilt eine Übergangsfrist von max. 4 Jahren;

¹ "Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council establishing a single European railway area (Recast)" vom 15. Juni 2012. Die Anforderungen an ein Performance Regime sind in Art. 35 und Anhang VI, Ziff. 2 geregelt. Der Stand hat sich seit der Einigung zum Vorschlag der Europäischen Kommission nicht verändert.

- Hinsichtlich der Trennungsanforderungen zwischen Infrastruktur und Betrieb sollen im Implementierungsreport von Ende 2012 allenfalls Gesetzgebungsvorschläge zur Weiterentwicklung der Regulation unterbreitet werden.

Das Parlament hat den Kompromiss an der Schlussitzung vom 3. Juli bestätigt. Der Kompromiss muss nun noch formell von den Mitgliedsstaaten bestätigt werden.

Das GS CIT verfolgt aufmerksam die Entwicklung des Recast und seiner Umsetzung hinsichtlich der Punkte, die den Infrastrukturnutzungsvertrag direkt betreffen, namentlich:

EGTC

Sobald die zweite Lesung des Recast beendet ist, wird das CIT den Schlusstext in Kooperation mit der CER analysieren und die Punkte identifizieren, die eine Weiterentwicklung der EGTC erfordern.

European Performance Regime (EPR)

Der Recast führt zwingende, leistungsbezogene Komponenten bei der Trassenpreisfestsetzung ein. Für das UIC/RNE-Projekt zur Entwicklung des EPR bedeuten die neuen Rahmenbedingungen eine erhebliche Einschränkung der Flexibilität für eine künftige Weiterentwicklung. Die Kompetenzen der Europäischen Kommission sollen auf die Anpassung der Grundprinzipien zu den Leistungskomponenten ausgeweitet werden. Die Einigung fiel zu Gunsten des Vorschlages des Rates aus, wonach die Erfahrungen der Aufsichtsbehörden, EVU und IM sowie die besten Praktiken bei der Weiterentwicklung der Regulation zum Performance Regime zu berücksichtigen sind.

Nach Abschluss der zweiten Lesung wird die Rechtsgruppe EPR – in der das CIT, die UIC und EVU vertreten sind –; Ihre Analyse zu den Auswirkungen des Recasts auf die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Performance Regimes abschliessen.

Das EPR-Projekt von UIC/RNE soll voraussichtlich Ende 2012 abgeschlossen und die Verantwortung für den Betrieb des Systems einer noch zu definierenden Betreiberorganisation übergeben werden. Zur Zeit ist offen in welcher Form Vertreter der EVU und der Eisenbahnorganisationen in die Erarbeitung der Nutzungsbedingungen für EPR einbezogen werden. Das CIT setzt sich für eine angemessene Berücksichtigung der Anliegen der EVU bei diesen Arbeiten ein.

Myriam.Enzfelder(at)cit-rail.org
Original: DE

Rechtsanwendung

In dieser Rubrik publizieren wir Urteile zum Eisenbahntransportrecht und verwandten Rechtsgebieten, Stellungnahmen von Behörden sowie Rechtsauskünfte des Generalsekretariats des CIT zu praktischen Rechtsfragen aus dem Alltag.

Beförderung von Gütern

Können Güter noch als Expressgut befördert werden?

Gemäss Artikel 8 § 3 CIM 1980 konnten die Eisenbahnen durch Tarife für die Beförderung von Expressgut besondere Bestimmungen vereinbaren. Diese mussten der Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (RIEx), Anlage IV zu den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM, entsprechen. Laut § 1 dieser Ordnung waren als Expressgut nur Güter anzusehen, die nach den Bedingungen eines internationalen Tarifes besonders schnell zu befördern waren. In Anwendungen der Bestimmungen in Artikel 8 § 3 CIM 1980 und der RIEx waren vom CIT seinerzeit die Einheitlichen Rechtsvorschriften zum Vertrag über die internationale Eisenbahnbeförderung von Expressgut (TIEEx) erarbeitet worden.

Mit dem Inkrafttreten der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM 1999 am 1. Juli 2006 wurden die besonderen Bestimmungen der RIEx und der TIEEx, insbesondere jene zu den Lieferfristen und jene, die Abweichungen von verschiedenen Bestimmungen der Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM enthielten, überflüssig und nicht in die neuen Texte übernommen. Diese Fragen sind seither der Vertragsfreiheit überlassen.

Mit anderen Worten: Besonders schnell zu befördernde Güter können heute gemäss den Einheitlichen Rechtsvorschriften CIM und den zwischen den Parteien im Beförderungsvertrag vereinbarten besonderen Bestimmungen befördert werden.

Henri.Trollet(at)cit-rail.org
Original: FR

Feststellung von Schäden

- Kann die Tatbestandsaufnahme von einem Dritten erstellt werden?
- Muss ein unterwegs festgestellter Schaden vom Beförderer bei Ankunft bestätigt werden?
- Kann die Feststellung von Schäden im kombinierten Verkehr bis zur Ankunft des Gutes beim Endempfänger aufgeschoben werden?

Im Falle eines Teilverlusts oder einer Beschädigung des Gutes hat der Beförderer je nach Art des Schadens den Zustand des Gutes, seine Masse und, soweit möglich, das Ausmass und die Ursache des Schadens sowie den Zeitpunkt seines Entstehens unverzüglich und, wenn möglich, in Gegenwart des Berechtigten in einer Tatbestandsaufnahme festzuhalten (vgl. Art. 42 § 1 CIM). Der Beförderer kann diese Aufgabe einem Dritten übertragen; dieser handelt dann im Namen und im Auftrag des Beförderers. Diese Möglichkeit ist beispielsweise in den «AGB Dienstleistungen» (siehe Punkte 1, 5 und 10 der AGB) und in der «Checkliste Abkommen Reklamationsbehandlung» (siehe Kommentare zu Punkt 3.2) vorgesehen.

Ein Schaden kann unterwegs oder bei Ankunft festgestellt werden. Wird er unterwegs festgestellt, ist die Tatbestandsaufnahme bei Ankunft nur dann zu ergänzen, wenn zusätzliche Tatbestände festzuhalten sind (siehe Muster der Tatbestandsaufnahme in Anlage 20 GTM-CIT, Feld «Aufnahme des Tatbestands», Buchstabe F «Zusätzlicher Bericht des Beförderers bei Ankunft»).

Die Besonderheiten der Schadenfeststellung im kombinierten Verkehr sind in Anhang 20 GTM-CIT, Punkt 9.3, geregelt. Diese Bestimmungen sehen folgendes vor:

Wenn im kombinierten Verkehr

- eine Beförderung mit einer UTI ausgeführt wird, die sofort nach Verladung des Gutes in der UTI derart plombiert wird, dass der Verschluss nicht ohne erkennbare Spuren gewaltsam geöffnet werden kann,
- der Eisenbahnbeförderung eine Beförderung mit einem anderen Beförderungsmittel folgt,
- eine gewaltsame Öffnung der UTI vermutet oder entdeckt wird, sei es während oder bei Beendigung der Eisenbahnbeförderung,

so wird die UTI vom Beförderer, der die gewaltsame Öffnung vermutet oder entdeckt hat, neu plombiert. Die gemeinsame Prüfung wird auf den Zeitpunkt der Entladung der UTI beim Endempfänger gemäss Beförderungsvertrag verschoben.

Die zu diesem Zeitpunkt im Beisein eines Vertreters des Beförderers gemachten Feststellungen werden von den Beförderern anerkannt als dem Zustand entsprechend, in dem sich das Gut bei Beendigung der Eisenbahnbeförderung befunden hätte, vorausgesetzt dass die neuen Verschlüsse im Beisein des Vertreters des Beförderers, welcher den Schadensfeststellungen beiwohnte, aufgebrochen wurden.

Diese Regeln sind nicht anwendbar, wenn der endgültige Bestimmungsort der UTI in einem anderen Land liegt als jenem, in dem die Eisenbahnbeförderung endete.

Henri.Trollet(at)cit-rail.org
Original: FR

CIT-Itself

CIT-Vorstand 1/2012: die Gleise für die künftigen Arbeiten des CIT werden gelegt

Unter der Leitung des CIT-Präsidenten Jean-Luc Dufournaud wurde am 20. April 2012 in Bern die erste Tagung des Vorstandes in diesem Jahr abgehalten.

Stand der Arbeiten in den Bereichen Güter- und Personenverkehr sowie Infrastruktur zur Kenntnis genommen

An der Tagung wurde durch die Vorstandsmitglieder eine vom Generalsekretariat erarbeitete Übersicht über den Stand der Umsetzungsarbeiten des von der Generalversammlung 2011 genehmigten Arbeitsprogramms 2012 mit Genugtuung zur Kenntnis genommen. Die Berichterstatter in den Bereichen Güter- und Personenverkehr sowie Infrastruktur haben den Vorstand über den Fortschritt der Arbeiten im Einzelnen und die nächsten geplanten Aktionen informiert.

Jahresbericht 2011

Der Vorstand hat den Stand der Arbeiten zum Jahresbericht 2011 zur Kenntnis genommen und diesen zum Versand an die Mitglieder freigegeben.

Berner Tage 2012

Der Vorstand hat den Bericht des Generalsekretariats zu den „Berner Tage 2012“ zur Kenntnis genommen. Er hat sich über den Erfolg der CIT-Grossveranstaltung mit über 150 TeilnehmerInnen sehr erfreut gezeigt. Die nächsten Berner Tage finden am 6./7. März 2014 statt.

Erfreuliche Abschlussrechnung

Die Erfolgsrechnung 2011 schloss mit einem Ertragsüberschuss von CHF 37'756. Das Eigenkapital erhöhte sich somit nach einzelnen Berichtigungen von CHF 361'542 auf CHF 384'298. PricewaterhouseCoopers AG hat die ordnungsgemässe Buchführung und Rechnung geprüft und beantragt die Genehmigung der Rechnung.



Von links nach rechts: Cesare Brand, Generalsekretär; Jean-Luc Dufournaud, Präsident; Erik Evtimov, Stellvertretender Generalsekretär.

Anstehende Wahlen in den Vorstand: Das Auswahlprozedere wurde festgelegt

Gemäss Ziffer 4.2 der CIT Statuten besteht der Vorstand aus höchstens neun Personen und ist repräsentativ zusammengesetzt. Laut Ziffer 4.3 beträgt die Amtszeit der Vorstandsmitglieder vier Jahre und kann um je eine weitere Amtszeit verlängert werden. Im Hinblick auf die Generalversammlung 2012 sind deshalb vom Vorstand maximal fünf neue Vorstandsmitglieder, darunter eine neue Vizepräsidentin oder einen neuen Vizepräsidenten, zu Händen der Generalversammlung 2012 vorzuschlagen. Der CIT-Präsident wird in Zusammenarbeit mit dem Generalsekretariat auf der Basis der ausgearbeiteten Auswahlkriterien Kontakt mit einzelnen CIT-Mitgliedern aufnehmen, damit geeignete Kandidaturen der Generalversammlung 2012 unterbreitet werden können.

Generalversammlung 2012

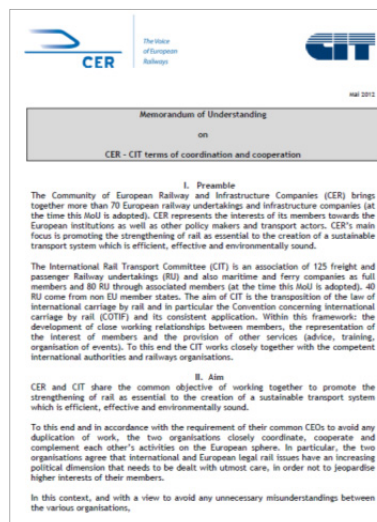
Die Generalversammlung des CIT findet wie geplant am 22. November 2012 in Bern statt.

Erik.Evtimov(at)cit-rail.org
Original: DE

CIT und CER haben die bestehende gute Zusammenarbeit formalisiert

Libor Lochman, Executive Director der CER, und Cesare Brand, Generalsekretär des CIT, haben am 3. Mai 2012 am Rande der Generalversammlung der CER in Paris ein Memorandum of Understanding unterzeichnet. Darin wurde die bestehende ausgezeichnete Zusammenarbeit auf der Schnittstelle Regulierung und internationales Transportrecht festgehalten sowie die Rollenteilung und den Informationsaustausch zwischen den beiden Eisenbahnorganisationen festgelegt. Ziel des Memorandums ist, die Kooperation zwischen den beiden Organisationen nachhaltig auszugestalten und Doppelspurigkeiten zum Nutzen der gemeinsamen Mitgliedsbahnen zu vermeiden.

Cesare.Brand(at)cit-info.org
Original: DE



Neue CIT Mitglieder

Federal Passenger Company (OJSC FPC)

Die „Federal Passenger Company (OJSC FPC)“, eine Tochtergesellschaft der Russischen Eisenbahnen (RZD), führt seit dem 1. April 2010 alle Langstrecken-Personenbeförderungen in der Russischen Föderation durch. Seit Beginn dieser Beförderungen durch die FPC hat das Volumen von Personenbeförderungen die Marke von 170,6 Mrd. Passagierkilometer überschritten.



Das Kerngeschäft der FPC liegt in der Personenbeförderung im nationalen und internationalen Verkehr. Im Durchschnitt treten rund 820 Langstreckenzüge der FPC täglich ihre Reise an. FPC verfügt über mehr als 23'000 Wagen und gehört somit zu einer der weltweit grössten Flotten. Diese Wagen bilden Reisezüge vom Schwarzen Meer bis hin zum Weissen Meer sowie vom Mittelmeer bis zum Japanischen Meer.

Im Weiteren betreibt FPC die weltweit längste Strecke für Personenbeförderung: Moskau – Vladivostok (9'288 km). Die längste internationale Linie ist nicht weniger als 3'315 km lang (Moskau – Nizza).

Railtrans International

Railtrans International ist eine slowakische Güterbahn mit Sitz in Leopoldov nördlich von Bratislava, die sich auf den Transport von Biokraftstoff, Chemikalien und Rohstoffen für die chemische Industrie spezialisiert hat. Sie wurde im November 2011 gegründet, zählt 6 Mitarbeitende und wird durch den General Manager, Roman Rapant, geleitet. Der geplante Umsatz von Railtrans International für die kommenden Jahre liegt bei mehr als Euro 1,500.000 pro Jahr.



Katja.Siegenthaler(at)cit-rail.org
Original: DE

Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr

Bern, 27. September 2012



Seit dem 3. Dezember 2009 ist die Verordnung EG 1371/2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (PRR) in Kraft. Die Konferenz am **27. September 2012** ist den Herausforderungen einer einheitlichen Umsetzung in der Praxis gewidmet und richtet sich in erster Linie an Mitarbeitende der Reklamations-, Verkaufs- und Rechtsdienste der CIT- und UIC-Mitglieder.

Die Teilnehmenden erhalten einen Überblick zu den Anwendungsvorbehalten der EU-Mitgliedsstaaten zur PRR, zum Stand der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs zu den Passagierrechten sowie über die Auswirkungen des seit Anfang 2012 geltenden neuen AIV-Abkommens auf die Praxis der Reklamationsdienste.

Am Beispiel von Dänemark und Österreich wird die unterschiedliche Ausgestaltung der nationalen Durchsetzungsstellen (NEB), deren Kompetenzen und Aufgaben sowie deren bisherige Praxis aufgezeigt. Ausserdem werden die Teilnehmenden über die Initiative von CIT und CER zur Stärkung des Dialogs aller Beteiligten im Interesse einer europäisch einheitlichen Umsetzung der Passagierrechte informiert.

In Workshops können die Teilnehmenden die Herausforderungen der Praxis vertiefen und sich zu ihren Lösungsansätzen austauschen: Im Fokus stehen dabei Bemessung, Auszahlung sowie Zusammenarbeit der EVU bei Entschädigungsansprüchen, Fragen zur Abklärung von Verspätungsursachen sowie die Herausforderungen bei Streiks als Verspätungsursache.

Der letzte Konferenzteil ist für das Networking reserviert. Offene Fragen oder Fälle von pendenten Kundendossiers können dann besprochen werden.

Nähere Informationen erhalten Sie vom Sekretariat des Internationalen Eisenbahntransportkomitees (CIT), Weltpoststrasse 20, CH-3015 Bern, Tel. +41 (0)31 350 01 90.

Flyer und Anmeldeschein sind auf unserer Website abrufbar:

http://www.cit-rail.org/media/files/public/Publications/Flyer_Conference_Passenger_Claims_Dpts_2012-09-27.pdf

UIC/CIT-Workshop „e-Ticketing“ am 24/25. Oktober 2012 in Frankfurt am Main

Die UIC und das CIT erstellen im Bereich des elektronischen Ticketings mehrere Standards, um die Interoperabilität der von den Eisenbahnverkehrsunternehmen verwendeten Systeme zu ermöglichen. Allerdings sind die technischen Systeme und die durch die Unternehmen eingesetzten Technologien sehr unterschiedlich und höchstens national harmonisiert.

Für den internationalen Verkehr ist jedoch die Interoperabilität kein Ding der Unmöglichkeit. Die UIC und das CIT wollen diese Botschaft vermitteln und die Unternehmen ermutigen, ihre Systeme interoperabel auszugestalten.

Der Workshop hat also zwei Ziele: einen Überblick über die verschiedenen bereits existierenden e-Ticketing-Systeme zu verschaffen und aufzuzeigen, warum und wie eine bessere Interoperabilität zu erreichen ist. Der Flyer wird zurzeit bei der UIC vorbereitet und wird demnächst zur Verfügung stehen.

CIT-Kalender

Datum	Tagungen	Ort
30. August	Expertengruppe „CIM-Elektronischer Frachtbrief“	Bern
4.-6. September	Rechts- und Expertengruppe CIM/SMGS	Bern
13. September	Expertengruppe „Multimodalität“	Bern
20. September	Vorstand 2/2012	Bern
27. September	Konferenz der Reklamationsdienste Personenverkehr	Bern
28. September	Arbeitsgruppe CIV	Bern
10./11. Oktober	Expertengruppe „CIV Ticketing Manual“	Bern
17./18. Oktober	Arbeitsgruppe CIM	Bern
24./25. Oktober	CIT/UIC-Workshop „e-Ticketing“	Frankfurt am Main
30./31. Oktober	Expertengruppe CIV/SMPS	Bern
7. November	Ausschuss CUI	Bern
22. November	Generalversammlung des CIT	Bern

Veranstaltungen mit Beteiligung des CIT

Datum	Tagungen		Ort	Verantwortlich
23. August	Sitzung mit der Reklamationsabteilung Green Cargo	Green Cargo	Stockholm	Erik Evtimov
6. September	European Economic and Social Committee Conference	EESC	Brüssel	Myriam Enzfelder
6./7. September	Generalversammlung Verband öffentlicher Verkehr	VöV	Luzern	Cesare Brand
11. September	Commercial Group	UIC	Paris	Thomas Gyger
12. September	Technical Group and Joint Meeting	UIC	Paris	Thomas Gyger
13. September	Commercial & Distribution Forum Steering Committee	UIC	Paris	Cesare Brand
17. September	Generalversammlung	CER	Berlin	Cesare Brand
18./19. Sept.	InnoTrans		Berlin	Cesare Brand
27./28. Sept.	Coordination Council on Transsiberian Transportation Tagung	CCTT	Helsinki	J.-L. Dufournaud Erik Evtimov
2. Oktober	Studiengruppe „Wagenverwender“	UIC	Paris	Henri Trolliet
15./16. Oktober	Ticketing Action Group (TAG)	UIC	Paris	Thomas Gyger
16./17. Oktober	Team Message TM	UIC	Paris	Thomas Gyger
17. Oktober	Commercial & Distribution Forum	UIC	Paris	Myriam Enzfelder
17. Oktober	Steuergruppe Forum Güterverkehr	UIC	Tanger	Cesare Brand
17./18. Oktober	TAP Maintenance and Development (TAP-MD)	UIC	Paris	Thomas Gyger
18./19. Oktober	3rd Global Rail Freight Conference	UIC	Tanger	J.-L. Dufournaud Cesare Brand
19. Oktober	Expertengruppe EurAsia	UNECE	Genf	Erik Evtimov
25./26. Oktober	7. Internationaler VDV-Eisenbahnkongress	VDV	Berlin	Erik Evtimov